

ГОЛЛАНДИЯ. ЛЮДИ. ЛОДКИ. ЖИЗНЬ

ЛЮДМИЛА АЛЕКСАНДРОВСКАЯ

Взаимное тяготение наших стран не ослабевает со времен Великого посольства. Вот и сегодня голландские цветы доминируют на отечественном рынке, голландские футбольные тренеры ведут наших игроков к вершинам мастерства, а голландские моторные яхты неуклонно завоевывают симпатии российских любителей отдыха на воде.

История голландской верфи Wim Van der Valk, наверное, чем-то похожа на истории многих голландских семейных верфей. Разница в том, что за сравнительно короткое время имя это стало известным в мировой яхтенной индустрии.

О том, как все начиналось, и том, чем живет верфь сегодня, нам рассказали на Дне открытых дверей, состоявшемся этой весной.

ЛЮДИ

Строительство лодок, как зачастую бывает, началось как хобби. Братья Вим и Хайс ван дер Волк работали в семейной компании отца, занимающегося сельскохозяйственным производством на западе страны. Район, где находился отцовский бизнес, весь изрезан каналами, и основным транспортом для перемещения грузов там были старинные плоскодонные баржи. Кому-то пришла идея переде-

лать такую баржу в простую семейную лодку — соорудить надстройку и сделать нехитрые интерьеры. Братья взялись за эту работу, результат понравился не только хозяевам. Стали поступать еще заказы на подобные работы. Через несколько лет Вим с братом решили, что хобби может стать бизнесом. Так в 1968 году и возникла известная теперь далеко за пределами Голландии верфь Wim Van der Valk.

Начали со строительства маленьких стальных яхт в традиционном стиле. Через 5–6 лет решили перебраться в городок Валвейк, где на месте старого предприятия возникли производственные корпуса новой верфи. Именно здесь с 1974 года верфь создает свои замечательные лодки. Здесь же находится и милый уютный дом, где продолжает обитать Вим — против всех правил ему разрешили не переезжать из выросшей вокруг верфи индустриальной зоны.

Ну а Wim Van der Valk развивалась: появились новые и новые модели: Falcon, Royal,

Comfort, Vitesse. Они быстро завоевали признание взыскательной яхтенной публики высочайшим качеством и отличительным дизайном. В 80-х годах началось строительство алюминиевых яхт. Увеличивался и размер: в те годы уже было построено судно длиной 28 метров. Но европейский кризис 90-х изменил покупательские предпочтения: лодки стали меньше, алюминий отошел на второй план, а основным материалом корпусов вновь стала сталь. В 2000 году Вим, благодаря своему уникальному чутью, создал новую серию лодок — Continental, которая стала визитной карточкой Wim Van der Valk. Узнаваемый совершенный дизайн и непревзойденное качество — вот основные характеристики этих яхт.

Сейчас Вим уже не занимается управлением верфью, его заменил Патрик — муж его дочери. По словам Патрика, качество яхт Wim Van der Valk ставится во главу угла всей деятельности компании, ему уделяется самое пристальное внимание на каждом этапе про-

изводственного процесса. В строительстве яхт используются материалы только ведущих производителей. Так, сталь закупается у немецких и голландских фирм, алюминий — в Германии. Немецкие сплавы считаются лучшими в мире. Несмотря на высочайшее качество материалов, верфь не экономит и на прочности конструкции. Так, например, толщина корпуса превышает рассчитанную по нормам. «Там, где должно быть 4 миллиметра, мы используем шесть или даже восемь», — рассказывает Патрик. — А подводная часть усилена в некоторых моделях до двадцати двух миллиметров». Это позволяет хранить лодки, не поднимая на зиму, даже в регионах с холодным климатом, и не бояться засоренных акваторий. Тот же принцип — делать все с запасом — используется и в конструировании силового набора. Чтобы корпус не вело, расстояние между шпангоутами делается существенно меньше, чем это предусмотрено по нормам.

ЛОДКИ

Сваренный корпус тщательнейшим образом обрабатывается снаружи и внутри. Его моют, очищают кислотой и только после этого кладут грунт. Это гарантирует, что через 2 года этот грунт не будет отваливаться.

Изнутри все поверхности обработаны пескоструем, загрунтованы и окрашены. Все знают, что алюминий — металл капризный, его необходимо тщательно изолировать от

всех других металлов. Именно обработка внутренних поверхностей корпуса способствует отсутствию в будущем коррозии, электролиза и прочих неприятных моментов.

Сам процесс грунтовки и окраски я могла наблюдать воочию. Это один из немногих элементов технологического цикла, которые делаются подрядчиками. Ее выполняют специальные мастера, как правило, греки, и это искусство передается в их семьях из поколения в поколение. Они — единственные, кто способен вручную, слой за слоем, уложить грунт, обработать пескоструем, снова нанести... и так 5–6 раз, пока поверхность не будет идеально гладко, как стекло.

Continental I — это стальные яхты класса semi classic/aft cabin длиной от 15 до 21 м. Их корпус выполнен с мореходными обводами для водоизмещающего режима движения. Некоторые модели этого ряда (длиной 16м и 20 м) могут быть изготовлены из алюминия с «переходными» обводами корпуса. Все яхты Continental I длиной до 17 м имеют категорию плавания CE «B» (море), свыше 18 м — класс «A» (океан).

Continental II — дальнейшее развитие предыдущей линейки. Они производятся с 2007 года. Многие из них оснащены пропульсивными установками Volvo Penta IPS. Длина лодок от 18 до 25 м. Яхты Continental II могут быть изготовлены как из стали (водоизмещающие), так и из алюминия (переходный >>>

режим). Водоизмещающие версии оборудованы традиционной системой управления Conventional drive system (V-drive). Модели переходного режима в стандартной комплектации оборудованы системой Volvo Penta IPS.

Continental III. Эти модели справедливо можно назвать суперяхтами. Их современный дизайн, тем не менее, соответствует классическому стилю Wim van der Valk. Лодки спроектированы как для управления экипажем, так и без него. Яхты серии Continental III имеют длину 26, 28 и 30 м. Так же, как и лодки Continental II, они изготавливаются из стали (водоизмещающие) и из алюминия (переходный режим). Системы управления у них идентичны принятым для модельного ряда Continental II.

Яхты Continental Trawler производятся с 2008 г. Они также имеют классический и нестареющий дизайн, отвечающий условиям достижения максимальной энергетической эффективности, которую обеспечивают оригинальные круглоскулые обводы корпуса. Лодка относительно тяжелая, поскольку ее подводная часть состоит из 8 мм стальных листов. Это придает яхте дополнительную устойчивость и комфорт при движении на волне. Длина лодок этой серии от 17 до 25 м. Эти яхты выпускаются только в водоизмещающей версии, со стальным корпусом и алюминиевой надстройкой.

ЖИЗНЬ

Вообще к каждой лодке здесь относятся, как к ребенку, ведь верфь их делает всего пять-шесть, максимум семь в год и не собирается увеличивать объем производства. «Иначе возможны промахи в качестве, — опасается Патрик. — Каждая лодка делается практически вручную, и ей уделяется ровно столько внимания, сколько необходимо».

Металлический корпус позволяет максимально варьировать планировку внутреннего пространства. Фактически он представляет собой пустую капсулу, и каждый покупатель может сам решить, что он хочет увидеть внутри. Это самый настоящий custom build.

В сток закладываются всего несколько корпусов, и заказчики, решившие позволить себе роскошь обладания яхтой Wim Van der Valk, уедут с верфи с рулоном чертежей, чтобы самим создать свое судно. И не раз еще посетят гостеприимную верфь, которая примет их как новых членов своей семьи. Ведь верфь Wim Van der Valk по-настоящему семейная. Сейчас на ней работают 8 человек из семьи Вима. А всего на верфи трудятся 45 человек, в период весенней сдачи лодок — до 50 человек. Придя на работу молодыми, большинство остается на предприятии до пенсии, а некоторые работают и в пенсионном возрасте. Показательным является то, что количество часов, проведенных работниками на больничном,

составляет всего 0,6%, тогда как нормой в Голландии считается 5%. «Они не хотят болеть — они хотят работать, — говорит Патрик, — вот что значит хорошая мотивация и отличные условия труда».

Самому старшему сотруднику 73 года, он приходит на верфь 4 раза в неделю. Верфь — его семья, и он не хочет оставаться в одиночестве.

Членами семьи Wim Van der Valk считает и своих клиентов. Их всегда ждут на верфи, есть даже устоявшаяся традиция — прийти на своих лодках в пятницу вечером, чтобы провести вместе выходные.

Серьезным шагом в развитии компании стало сотрудничество с Volvo Penta. Сейчас большинство яхт оснащаются двигателями IPS. Морские конструкторы Wim Van der Valk и инженеры Volvo Penta объединились и создали специальную конструкцию подводной части корпуса именно под IPS. Благодаря совместной работе лодки стали более маневренными и экономичными. Надо сказать, этот проект, сочетающий традиции голландского яхтостроения и современные пропульсивные системы, стал этапом в развитии как верфи, так и компании Volvo Penta.

Мои коллеги из журнала MBU, тестирующие Wim Van der Valk Continental II 2000 с четырьмя Volvo IPS600 по 435 л.с., так описали свои впечатления от этого тандема:

«Когда дело дошло до теста, я увидел, к своему изумлению, что управляется эта лодка лучше, чем многие из почти трех десятков моделей с IPS, которые мне на тот момент довелось испытать. Стоит полностью переложить штурвал на максимальной скорости около 30 узлов — и яхта спокойно и мягко входит в поворот. Днищевые приводы вместе с мощными двигателями наделяют 20-метровое судно завидным проворством. Конечно, оно не столь юркое, как спортивный 45-футовый круизер с парой IPS600, но управляемость яхты все же несравнимо выше любой из 67-футовых лодок водоизмещением под 35 тонн. Несмотря на такую маневренность, яхта устойчива на курсе, не рыскает на любой скорости, поэтому ее ну очень приятно вести».

В заключение своего рассказа Патрик коснулся еще одного немаловажного аспекта — цены. К моему удивлению, стоит 78-футовый круизер практически столько же, сколько современная серийная пластиковая лодка аналогичной длины! Не секрет, что в стоимости яхт, произведенных крупными компаниями,



значительную долю составляют так называемые непроизводственные расходы. «У нас другой подход. У нас нет раздутых маркетинговых бюджетов. Мы не кричим. Мы вкладываем деньги в качество», — пояснил Патрик.

Маленькие голландские городки — это нечто особенное. В них меня не покидает ощущение спокойствия, уверенности и стабильности. И еще — какой-то неспешной настоящести. Это чувствуется во всем: и в отсутствии занавесок на окнах небольших, похожих на игрушечные, домов, и в неторопливой обстоятельности обедающих на центральной площади, за столиками, выставленными расторопными рестораторами под лучи первого весеннего солнышка, и даже в пожилых дамах, чинно подъезжающих к уютному кафе на кабриолете выпить традиционную чашку кофе.

Вот именно такими мне и представились корабли, которые строит Wim Van der Valk: надежными, уверенными, настоящими. Как сама Голландия. ❖

Компания «Голландские яхты»
www.hollandyachts.ru



Вим ван дер Волк

